

**PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM TERHADAP
PELANGGARAN PERIJINAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN
ORANG DALAM TRAYEK**

Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan
Angkutan Jalan di Kota Surabaya

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi sebagai persyaratan memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada
Fakultas Hukum UPN “Veteran” Jawa Timur



Oleh:

FANGKY FRI ANGGARA
NPM. 0771010155

**YAYASAN KESEJAHTERAAN PENDIDIKAN DAN PERUMAHAN
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN" JAWA TIMUR
FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
SURABAYA
2012**

PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN MENGIKUTI UJIAN SKRIPSI

**PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM TERHADAP
PELANGGARAN PERIJINAN PENYELENGGARAAN
ANGKUTAN ORANG DALAM TRAYEK**

Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan
Jalan di Kota Surabaya

Disusun Oleh:
FANGKY FRI ANGGARA
NPM. 0771010155

Telah Disetujui Untuk Mengikuti Ujian Skripsi

Menyetujui,
Dosen Pembimbing

Subani, SH., M.Si.
NIP. 19 510504 198303 1001

Mengetahui,
Dekan

HaryoSulistyantoro SH., MM.
NIP. 19 620625 199103 1001

PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN REVISI SKRIPSI

PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM TERHADAP
PELANGGARAN PERIJINAN PENYELENGGARAAN
ANGKUTAN ORANG DALAM TRAYEK

Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan
Jalan di Kota Surabaya

Disusun Oleh:
FANGKY FRI ANGGARA
NPM. 0771010155

Telah dipertahankan dihadapan dan diterima oleh Tim Penguji Skripsi
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur
Pada Tanggal 30 Juli 2012

Dosen Pembimbing

Tim Penguji :

1.

Subani, SH., M.Si.
NIP. 19 510504 198303 1001

HaryoSulistiyantoro SH., MM.
NPT. 3 7901 07 0224
2.

Subani, SH., M.Si.
NIP. 19 510504 198303 1001
3.

Yana Indawati SH., M.Kn
NPT. 3 7901 07 0224

Mengetahui,
DEKAN

Haryo Sulistiyantoro SH., MM.
NIP. 19 620625 199103 1001

PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN SKRIPSI

PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM TERHADAP
PELANGGARAN PERIJINAN PENYELENGGARAAN
ANGKUTAN ORANG DALAM TRAYEK

Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan
Jalan di Kota Surabaya

Disusun Oleh:
FANGKY FRI ANGGARA
NPM. 0771010155

Telah dipertahankan dihadapan dan diterima oleh Tim Penguji Skripsi
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur
Pada Tanggal 30 Juli 2012

Dosen Pembimbing

Tim Penguji :

1.

Subani, SH., M.Si.
NIP. 19 510504 198303 1001

HaryoSulistiyantoro SH., MM.
NPT. 3 7901 07 0224
2.

Subani, SH., M.Si.
NIP. 19 510504 198303 1001
3.

Yana Indawati SH., M.Kn
NPT. 3 7901 07 0224

Mengetahui,
DEKAN

Haryo Sulistiyantoro SH., MM.
NIP. 19 620625 199103 1001

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan segala rahmat dan karunia-Nya, Sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini berjudul “Pertanggung Jawaban Hukum Pemilik Terhadap Pelanggaran Perijinan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek”.

Adapun penulisan skripsi ini dimaksudkan sebagai syarat prasyarat kurikulum guna mencapai derajat Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” JawaTimur.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan banyak terima kasih atas bantuan dan bimbingannya serta saran yang sangat berharga kepada :

1. Bapak Haryo Sulistiyantoro SH., MM., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” JawaTimur.
2. Bapak Sutrisno SH., M.Hum., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” JawaTimur.
3. Bapak Drs. Ec. Gendut Sukarno, MS. Selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” JawaTimur.
4. Bapak Eddi, A.Md LLAJ, S.Sos, MM., selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya, yang telah bersedia untuk menjadi narasumber untuk diwawancarai dan memberikan data-data yang sangat dibutuhkan sebagai referensi bahan penelitian.
5. Bapak Subani SH., M.Si., selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur merangkap sebagai

Dosen Pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan kepada penulis dalam pembuatan skripsi, sehingga penulis dapat menyelesaikannya dengan baik.

6. Ibu Yana Indawati, SH., M.Kn., selaku Dosen Wali yang bersedia membantu masalah penulis selama kuliah di Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum tercinta ini.
7. Dosen Penguji terutama atas masukan dan diskusinya selama menjadi tim penguji.
8. Kedua Orang Tua yang telah memberikan dukungan baik berupa do'a, moral dan materiil selama ini.
9. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada seluruh dosen di Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" JawaTimur yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.
- 10.Seluruh staf-staf Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" JawaTimur.

Penulis menyadari bahwa dengan segala kekurangan akan merasa sangat bahagia bila terdapat kritik maupun saran yang diajukan guna perbaikan skripsi ini. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat menjadi momentum awal yang berharga dan bermanfaat bagi perkembangan disiplin ilmu terutama dalam bidang Ilmu Hukum serta tegaknya hukum di Indonesia.

Surabaya, Juni 2012

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
SURAT PERNYATAAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR.....	xii
ABSTRAK.....	xiii
BAB I Pendahuluan	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Kajian Pustaka.....	7
a. Pengertian Angkutan Umum	7
b. Peranan Angkutan Umum	11
c. Perizinan Usaha Angkutan	11
d. Perizinan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek.....	13

e. Pengemudi dan Penumpang Angkutan Umum.....	15
f. Penentuan Tarif.....	17
g. Peraturan Perundang-undangan Yang Berkaitan Dengan Pelanggaran Perizinan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek	21
1.6 Metode Penelitian	50
a. Jenis Penelitian.....	50
b. Pendekatan Masalah	50
c. Sumber Bahan Hukum.....	51
d. Metode Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum	52
e. Teknik Analisa	52
f. Sistematika Penulisan	53
BAB II Perijinan Penyelenggaraan Angkutan Umum (Orang) Dalam Trayek ...	26
2.1 Prosedur Pengurusan Perijinan Penyelenggaraan Angkutan Umum (Orang) Dalam Trayek	55
a. Izin Usaha Angkutan	56
b. Izin Trayek	58
c. Izin Operasi	66
d. Izin Insidentil.....	68
2.2 Jenis Pelanggaran / Penyalahgunaan Perijinan Penyelenggaraan Angkutan Umum Dalam Trayek.....	69

BAB III Pertanggung Jawaban Pelaku Terhadap Pelanggaran / Penyalahgunaan

Perijinan Penyelenggaraan Angkutan Umum Dalam Trayek71

3.1 Bentuk Pelanggaran dan Aturan Hukum Tentang Perijinan

Penyelenggaraan Angkutan Umum (Orang) Dalam Trayek 71

3.2 Sanksi-sanksi Bagi Pelaku Pelanggaran / Penyalahgunaan.....76

a. Sanksi Administratif77

b. Sanksi Pidana79

BAB IV Penutup81

1. Kesimpulan81

2. Saran.....82

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	: Skema Prosedur Perizinan Usaha Angkutan	57
Gambar 2	: Skema Prosedur Permohonan Izin Trayek	61
Gambar 3	: Pemrosesan Kartu Pengawasan Izin Trayek	63
Gambar 4	: Skema Prosedur Perpanjangan Izin Trayek Di Dinas Perhubungan Surabaya	64

UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWA TIMUR
FAKULTAS HUKUM

Nama Mahasiswa : Fangky Fri Anggara
NPM : 0771010155
Tempat, Tanggal Lahir : Sidoarjo, 07 Maret 1988
Program Studi : Strata 1 (S1)
Judul Skripsi :

PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN
PERIJINAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DALAM TRAYEK
Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas
Angkutan Jalan dan Beberapa Peraturan Daerah Kota Surabaya

ABSTRAKSI

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa pahamkah para pemilik angkutan umum baik perorangan maupun perusahaan angkutan umum tentang perijinan penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, dan seberapa besar tingkat pelanggaran yang terjadi serta bagaimana pertanggung jawaban pelaku terhadap pelanggaran / penyalahgunaan perijinan angkutan orang dalam trayek menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan-peraturan yang berlaku dan berhubungan dengan angkutan Jalan di kota Surabaya. Penelitian ini menggunakan metode penelitian Yuridis Empiris. Sumber data diperoleh dari peraturan perundang-undangan, jurnal ilmiah, kepustakaan, dan langsung dari pihak-pihak bersangkutan yang sekiranya dapat memberikan informasi untuk kelengkapan data baik melalui wawancara maupun kuisioner. Analisa data menggunakan analisa kuantitatif serta menggunakan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai acuan. Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa Angkutan umum semakin menjadi persoalan yang cukup serius di masa depan. Sejumlah tantangan harus diantisipasi agar kebijakan yang diambil dapat secara tepat dan efektif mampu menjawab permasalahannya. Dengan adanya Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setidaknya dapat mengurangi tindak pelanggaran / penyalahgunaan perijinan penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, misalnya penyerobotan penumpang yang bukan jalur trayeknya (tidak sesuai dengan ijin trayeknya), mengadakan angkutan orang dalam trayek tanpa surat ijin trayek, dan sebagainya.

Kata kunci : angkutan, pelanggaran, perijinan.

UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL “VETERAN” JAWA TIMUR
FAKULTAS HUKUM

Name of Student : Fangky Fri Anggara
NPM : 0771010155
Place, Date of Birth : Sidoarjo, March /17 / 1988
course of study : Strata 1 (S1)
title of thesis :

LEGAL LIABILITY FOR BREACH OF LICENSING IN THE
IMPLEMENTATION OF TRANSPORT ROUTE

According to Act No. 22 Year 2009 on Traffic Road Transport and Regional Multiple
Regulations Surabaya

ABSTRACT

This study aims to determine how the owners of public transport pahamkah both individuals and public transport companies about licensing organization in the transport route, and the extent of the violation and how the accountability of perpetrators of violations / abuse in the transport route permits under the Legislation Numb. 22 / 2009 on Traffic and Road Transportation and the applicable regulations and associated with road transportation in the city of Surabaya. This study uses Juridical Empirical research. Source data obtained from regulatory, scientific journals, literature, and directly from the parties concerned if only to provide information to the completeness of the data either through interviews or questionnaires. Analysis of data using quantitative analysis and use of Legislation Numb. 22 / 2009 on Traffic and Road Transportation as a reference. The results of this study concluded that public transport is increasingly becoming a serious problem in the future. A number of challenges must be anticipated that the measures taken are appropriate and effectively able to address the problem. With the Legislation Numb. 22 / 2009 on Traffic and Transportation, at least to reduce these abuses / misuse of the transport organization in the licensing route, for example, passengers who are not grabbing trayeknya line (not in accordance with the permission trayeknya), held in a transport route without route permits, and so on.

Keywords: transportation, infringement, licensing.

Surat Pernyataan Keaslian Penulisan Skripsi

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Fangky Fri Anggara
Tempat/Tgl Lahir : Sidoarjo/07 Maret 1988
NPM : 0771010155
Konsentrasi : Perdata
Alamat : Jalan Ratu Ayu No. 29B Wage-Taman, Sidoarjo

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi saya yang dengan judul :
“PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN PERIJINAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DALAM TRAYEK” dalam rangka memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur adalah benar-benar asli hasil karya cipta saya sendiri, yang saya buat sesuai dengan ketentuan yang berlaku, bukan hasil jiplakan (plagiat).

Apabila dikemudian hari ternyata skripsi ini hasil jiplakan (plagiat), maka saya bersedia dituntut di depan Pengadilan dan dicabut gelar kesarjanaan (Sarjana Hukum) yang saya peroleh.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dengan penuh rasa tanggung jawab atas segala akibat hukumnya.

Mengetahui

Surabaya, 10 Juli 2012

Dosen Pembimbing

Penulis,

Subani, SH., M.Si.
NIP. 19 510504 198303 1001

Fangky Fri Anggara
NPM. 0771010155

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Pengangkutan terbagi dalam dua hal, yaitu pengangkutan orang dan/atau barang yang peruntukannya untuk umum atau pribadi. Mengenai jalurnya bisa melalui udara seperti pesawat terbang, laut atau perairan seperti kapal atau perahu, dan darat seperti mobil, pedati dan sebagainya.

Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (commodity of goods) dan penumpang dari satu tempat (origin atau port of call) ke tempat lain atau port of destination, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan pengiriman barang-barangnya.

Pengangkutan-pengangkutan tersebut menimbulkan masalah-masalah dalam transportasi yang makin berkembang. Salah satunya adalah mengenai perizinan penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek.

Dalam perjalanannya pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor mulai dipergunakan untuk pelayanan umum selain untuk pribadi. Macam-macam kendaraan bermotor yang digunakan sebagai angkutan umum seperti bus kota, mikrolet, taksi, angguna (angkutan serba guna), angkudes (angkutan pedesaan), dan sebagainya mulai banyak dijumpai seiring dengan waktu.

Hal tersebut akhirnya diatur oleh suatu peraturan hukum oleh pemerintah dalam bentuk perundang-undangan dan peraturan pemerintah tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Beberapa aturan perundang-undangan tersebut diantaranya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 7 Tahun 2006 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum, Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 17 Tahun 1993 Tentang Izin Usaha Angkutan Umum di Kota Surabaya, dan lain-lain.

Di dalam undang-undang tersebut, diatur mengenai aturan lalu lintas syarat-syarat baik kendaraan pribadi maupun angkutan umum, serta sanksi-sanksi yang akan dijatuhkan kepada siapa saja yang melanggar undang-undang tersebut. Dengan adanya aturan tersebut, maka diharapkan penyelenggaraan transportasi umum dapat berjalan dengan nyaman, aman, tertib, dan teratur.

Mengenai tata cara menaik-turunkan penumpang, angkutan umum resmi wajib berpedoman pada Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan dan peraturan-peraturan lain yang berlaku. Akan tetapi, tidak sedikit pula terjadi di jalan, angkutan umum menurunkan penumpang yang tidak sesuai dengan tujuan penumpang tersebut. Hal tersebut sudah melalaikan kewajiban seorang pengangkut angkutan umum tersebut. Seharusnya seorang penumpang yang telah membayar tarif angkutan sesuai dengan aturan yang berlaku, maka penumpang tersebut mempunyai hak untuk diturunkan sesuai dengan tujuannya.

Sebagai catatan, walaupun keberadaan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 telah diganti dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, akan tetapi peraturan pelaksana dari Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tetap dapat berlaku, dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, bahwa :

“Pada saat undang-undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan undang-undang ini”.

Akan tetapi, walaupun di dalam undang-undang telah diatur mengenai syarat-syarat pengadaan angkutan umum, masih ada saja permasalahan-permasalahan yang terjadi. Salah satunya masalah angkutan umum penumpang yang tanpa adanya surat perijinan penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek (surat ijin trayek). Perijinan penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek diberikan kepada angkutan umum penumpang yang telah mendaftar dan melewati syarat-syarat angkutan umum resmi yang bertujuan agar jalur trayek angkutan umum tersebut jelas dan tidak menyerobot

angkutan lain yang beda trayek. Banyak sekali angkutan umum yang masih belum memiliki surat ijin trayek, dan hal ini dapat merugikan bagi angkutan umum resmi. Hal ini dibuktikan dengan data statistik yang diperoleh dari hasil operasi lapangan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya di Terminal Purabaya pada tahun 2011.

Pada tahun 2011, diantara 365 kendaraan yang dioperasi, terdapat 83 kendaraan yang terbukti melanggar. Jenis kendaraan yang terjaring operasi yang dilakukan pihak Dinas Perhubungan pun bervariasi, diantaranya bus (kota, AKDP, AKAP), MPU, dan Mikrolet. Jenis pelanggarannya pun juga bervariasi, mulai dari belum memiliki izin usaha angkutan, tidak ada izin trayek dan izin operasi, izin trayek yang sudah mati, kondisi kendaraan yang kurang layak (kaca pecah, ban sudah habis, rem blong, dll.), masa uji kendaraan telah habis, pelanggaran tarif angkutan, dll.

Salah satu pelanggaran yang dapat merugikan para angkutan umum resmi yaitu penyerobotan penumpang baik di daerah terminal maupun di jalan raya. Angkutan umum yang tidak memiliki ijin trayek cenderung berada di luar terminal, karena walaupun tidak membayar retribusi pun, mereka masih dapat mencari penumpang. Hal ini selain merugikan angkutan umum resmi, juga merugikan pemerintah. Karena bagi angkutan resmi, penumpang yang seharusnya mencari angkutan umum di dalam terminal, ternyata diserobot terlebih dahulu oleh angkutan umum yang tidak memiliki ijin trayek tersebut. Dan bagi pemerintah, angkutan umum yang tidak memiliki ijin trayek, sangatlah merugikan karena angkutan yang tanpa trayek tersebut cenderung

berada di luar terminal, sehingga pendapatan pemerintah dari retribusi terminal sangatlah berkurang. Selain itu, mereka juga tidak menggunakan jasa pelayanan uji kendaraan. Mereka tidak mempunyai aturan soal itu, sehingga pemerintah sangat dirugikan. Jika semuanya memenuhi aturan, maka dana yang mungkin diterima oleh pemerintah cukup besar.

Menurut hasil wawancara terhadap bapak Eddi, selaku Kepala Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota Surabaya, mengatakan bahwa angkutan umum yang belum memiliki trayek tersebut dapat menerapkan tarif angkutan semauanya pada penumpang, karena tidak mengacu pada ketentuan tarif yang ditentukan oleh Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan tarif tersebut hanya berlaku bagi angkutan umum resmi saja. Ditambah lagi penumpang tidak dijamin dengan asuransi jiwa. Hal ini dapat merugikan penumpang selaku konsumen.

Keberanian angkutan umum yang belum memiliki izin trayek untuk beroperasi melayani jalur-jalur umum dan turun ke jalan karena banyak diantaranya punya beking oknum petugas di belakangnya. Tidak jarang pula pelaku memberikan semacam upeti pada oknum petugas lalu lintas dan angkutan jalan agar mereka mulus beroperasi di jalan tanpa hambatan apapun.

1.2 Rumusan Permasalahan

Sehubungan dengan melihat uraian di atas, ada permasalahan yang akan penulis bahas, yaitu :

- a. Bagaimanakah prosedur perijinan penyelenggaraan angkutan umum dalam trayek di kota Surabaya?
- b. Bagaimanakah sanksi hukum terhadap pelaku yang melakukan pelanggaran terhadap perijinan penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek (tidak memiliki ijin trayek dan menyalahi trayek) menurut peraturan-peraturan yang berlaku di Kota Surabaya?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang dan rumusan permasalahan yang telah dikemukakan di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk :

- a. Mengetahui prosedur perijinan penyelenggaraan angkutan umum dalam trayek di kota Surabaya.
- b. Mengetahui sanksi hukum terhadap pelaku yang melakukan pelanggaran terhadap perijinan pengadaan angkutan orang dalam trayek (tidak memiliki ijin trayek dan menyalahi trayek) menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada berbagai pihak, yaitu :

a. Bagi perusahaan

Diharapkan dapat menemukan solusi untuk mengurangi tingkat pelanggaran khususnya tentang perijinan pengadaan angkutan orang dalam trayek.

b. Bagi Lembaga

Diharapkan dapat mengetahui dan memahami tentang peraturan perundang-undangan yang dalam hal ini Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu kebijakan dan tantangan pelayanan angkutan umum senantiasa merupakan tanggung-jawab bersama, namun pemerintah yang lebih dominan. Tanggung-jawab masyarakat sebagai pengguna harus mampu memelihara dan menggunakan transportasi angkutan-umum dalam segala aktivitasnya. Perhatian pemerintah dalam pengoperasian angkutan-umum sangat dituntut untuk lebih meningkatkan segala pelayanannya.

1.5 Kajian Pustaka

a. Pengertian Angkutan Umum

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan / atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Menurut Warpani, bahwa angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau membayar¹. Juga dikatakan bahwa

¹Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, Halaman 19.

yang termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah mobil penumpang umum.

Menurut bapak Eddi, selaku Kadishub Kota Surabaya, Angkutan umum merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Dari sumber lain, dikatakan bahwa angkutan umum adalah setiap kendaraan yang biasanya disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan pembayaran tarif². Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya.

Prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan. Sementara angkutan umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para

² Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, Halaman 20.

penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian.

Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau masstransit memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Menurut Peraturan Daerah Pemerintah Kota Surabaya Nomor 7 Tahun 2006 (Pasal 1), Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus atau mobil penumpang, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, Pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993, Angkutan orang dengan kendaraan umum dibagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu :

- a. Trayek tetap dan teratur; atau
- b. Tidak dalam trayek.

Angkutan orang dengan kendaraan umum yang melayani trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek (Pasal 6 Ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Umum). Artinya angkutan umum tersebut terikat dalam trayek dan keberangkatannya terjadwal. angkutan orang dengan kendaraan umum yang melayani trayek tetap dan teratur terdapat beberapa jaringan trayek, yaitu :

- a. Trayek antar kota antar propinsi, adalah trayek yang melalui lebih dari satu wilayah propinsi daerah.
- b. Trayek antar kota dalam propinsi, adalah trayek yang melalui beberapa kota dalam satu wilayah propinsi.
- c. Trayek kota, adalah trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kotamadya.
- d. Trayek pedesaan, adalah trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kabupaten.
- e. Trayek lintas batas negara, adalah trayek yang melalui batas negara.

Angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek adalah pelayanan angkutan umum yang tidak terikat dalam trayek tertentu dan tidak terjadwal, serta merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu (Penjelasan Pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Umum). Angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek terdiri dari :

- a. Pengangkutan dengan menggunakan taksi;
- b. Pengangkutan dengan cara sewa;
- c. Pengangkutan untuk keperluan pariwisata.

Pengangkutan dengan menggunakan taksi merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi terbatas (Pasal 10 Ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Umum). Sedangkan pengangkutan dengan cara sewa adalah pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi tidak terbatas (Pasal 11 Ayat 1 Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan). Dan pengangkutan untuk keperluan wisata adalah pelayanan angkutan ke dan dari daerah-daerah tujuan wisata (Pasal 12 Ayat 1 Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan).

b. Peranan Angkutan Umum

Angkutan Umum berperan dalam memenuhi kebutuhan manusia akan pergerakan ataupun mobilitas yang semakin meningkat, untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain yang berjarak dekat, menengah ataupun jauh. Angkutan umum juga berperan dalam pengendalian lalu lintas, penghematan bahan bakar atau energi, dan juga perencanaan & pengembangan wilayah³.

Esensi dari operasional angkutan umum adalah memberikan layanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dalam menjalankan kegiatannya, baik untuk masyarakat yang mampu memiliki kendaraan pribadi sekalipun (Choice), dan terutama bagi masyarakat yang terpaksa harus menggunakan angkutan umum (Captive). Ukuran pelayanan angkutan umum yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman.

c. Perizinan Usaha Angkutan

Kegiatan usaha angkutan orang dan / atau barang dengan kendaraan umum yang dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) daerah, Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) nasional, koperasi, dan perorangan warga negara Indonesia, wajib memiliki izin usaha angkutan (Pasal 18 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan). Izin usaha angkutan diberikan untuk jangka waktu selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan usahanya. Menurut bapak Eddi, selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya mengatakan bahwa izin usaha angkutan tidak berlaku untuk :

- a. Perusahaan biro perjalanan umum untuk menunjang kegiatan usahanya.

³ *Ibid, Hal. 8*

- b. Perusahaan yang melaksanakan kegiatan pengangkutan orang sakit dengan mobil ambulans.
- c. Kegiatan pengangkutan jenazah dengan mobil jenazah.
- d. Kegiatan angkutan yang bersifat untuk pelayanan kemasyarakatan.

Izin usaha angkutan akan diberikan jika memenuhi beberapa persyaratan, diantaranya (Pasal 20 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan) :

- a. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
- b. Memiliki akta pendirian perusahaan bagi pemohon yang berbentuk badan usaha (BUMN daerah dan BUMS nasional), sedangkan yang berbentuk koperasi wajib memiliki akta pendirian koperasi, dan bagi pemohon perorangan (Warga Negara Indonesia), wajib memiliki tanda jati diri.
- c. Memiliki surat keterangan domisili perusahaan
- d. Memiliki Surat Izin Tempat Usaha (SITU)
- e. Pernyataan kesanggupan untuk memiliki atau menguasai kendaraan bermotor
- f. Pernyataan kesanggupan untuk menyediakan fasilitas penyimpanan kendaraan bermotor

Pemohon mengajukan permohonan Ijin Usaha Angkutan Jalan secara lengkap melalui Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika. Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Atas Nama Bupati menerbitkan Surat Keputusan Ijin Usaha Angkutan Jalan, dan Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika menerbitkan Surat Keputusan Pelaksanaan Keputusan Ijin Usaha Angkutan Jalan, Kartu dan Pening Ijin Usaha Angkutan Jalan, bagi penggantian yang hilang/ rusak. Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika menerbitkan Surat Keputusan Pelaksanaan Keputusan Ijin Usaha.

d. Perizinan Pengadaan Angkutan Orang Dalam Trayek

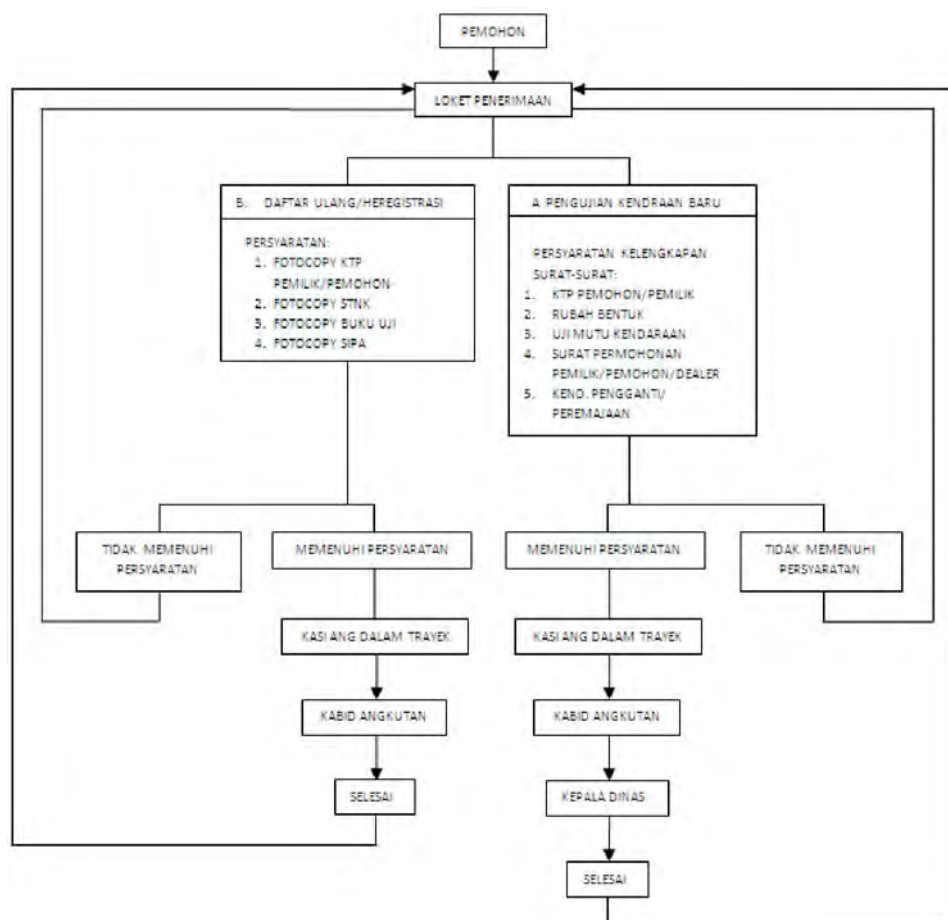
Trayek merupakan jalur dimana angkutan umum tersebut beroperasi. Dan setiap angkutan umum resmi / perusahaan angkutan umum, wajib memiliki surat ijin pengadaan angkutan orang (Pasal 173 ayat 1 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan, dan kartu pengawasan. Izin tersebut dapat berupa izin pada 1 (satu) trayek atau pada beberapa trayek dalam satu kawasan. Izin penyelenggaraan angkutan umum berlaku untuk jangka waktu tertentu. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a diberikan oleh :

- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani :
 - Trayek lintas batas negara.
 - Trayek antar kabupaten/kota yang melampaui wilayah satu propinsi.
 - Trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah satu propinsi.
 - Trayek pedesaan yang melewati wilayah satu propinsi.
- b. Gubernur untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani :
 - Trayek antar kota yang melampaui wilayah satu kabupaten/kota dalam satu propinsi.
 - Trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah satu kabupaten/kota dalam satu propinsi.
 - Trayek pedesaan yang melewati wilayah satu kabupaten/kota dalam satu propinsi.
- c. Gubernur Propinsi Jawa Tmur untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek yang seluruhnya berada dalam wilayah Propinsi Jawa Tmur.
- d. Bupati untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:
 - trayek pedesaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten,

- trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten.
- e. walikota untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kota.

Pemegang izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek wajib melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin yang diberikan dan mengoperasikan Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan standar pelayanan.

Berikut ini adalah skema prosedur pendaftaran surat izin pengadaan angkutan dalam trayek :



Sumber : Imaniar Rosanti, Bag. Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Kota Surabaya

e. Pengemudi dan Penumpang Angkutan Umum

Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM)⁴. Pengemudi juga merupakan orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor (Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi). Pengemudi harus memenuhi beberapa syarat-syarat yang telah ditetapkan oleh pihak pemilik perusahaan angkutan umum dan/atau pemberi ijin trayek angkutan umum, diantaranya cek kesehatan, harus menguasai lokasi, dan mengikuti pendidikan serta pelatihan mengemudi.

Pengemudi memiliki suatu kewajiban dan tanggung jawab yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diantaranya sebagai berikut :

Pasal 234 :

- (1) "Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi.
- (2) Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:
 - a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
 - b. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau

⁴H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Djambatan, Jakarta, 1991.

- c. disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan”.

Pasal 235 :

- (1) “Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.
- (2) Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan”.

Pasal 236 :

- (1) “Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.
- (2) Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat”.

Penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan (Pasal 1 poin 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Penumpang memiliki hak dan kewajiban dalam menggunakan sarana angkutan umum. Kewajiban seorang penumpang yaitu membayar tarif dan iuran pertanggungan kecelakaan diri (kecuali penumpang kendaraan bermotor umum dalam kota) kepada pihak angkutan umum. Setelah melakukan pembayaran kepada pihak angkutan umum, penumpang akan mendapatkan bukti pembayaran berupa tiket penumpang dan kupon pertanggungan (karcis asuransi kecelakaan).

f. Penentuan Tarif

Dalam penentuan tarif angkutan umum yang sekarang dilakukan ditemukan beberapa perbedaan pendapat, di mana masyarakat pengguna umumnya berpendapat bahwa tarif yang berlaku sekarang lebih banyak memihak pada operator/ pengusaha angkutan tanpa melihat pada daya beli masyarakat pengguna. Di lain pihak, dengan adanya krisis ekonomi mengakibatkan kenaikan harga-harga di berbagai sektor. Hal ini dialami pula oleh sektor transportasi yang dalam hal ini sektor angkutan umum, yakni kenaikan harga suku cadang yang sangat tinggi, kenaikan harga bahan bakar serta barang-barang pendukung operasi kendaraan lainnya, sehingga dapat menaikkan biaya operasi kendaraan. Kenaikan harga suku cadang berbanding lurus dengan kenaikan rupiah terhadap kurs dollar, karena sebagian besar suku cadang berasal dari luar negeri (impor).

Dalam penentuan tarif angkutan umum dapat berupa tarif seragam atau tarif berdasarkan jarak. Dalam menetapkan tarif harus melibatkan tiga pihak, yaitu :

1. Penyedia jasa transportasi (operator), menjadikan tarif sebagai harga dari jasa yang diberikan,
2. Pengguna jasa angkutan (user), menjadikan tarif sebagai biaya yang harus dikeluarkan setiap kali menggunakan angkutan umum,
3. Pemerintah (regulator) sebagai pihak yang menentukan tarif resmi, besarnya tarif berpengaruh terhadap besarnya pendapatan pada sektor transportasi⁵.

⁵M. Pujo Siswoyo, Jurnal Kebijakan Dan Tantangan Pelayanan Angkutan Umum, Nomor 2 Volume 10, Teknik Sipil & Perencanaan Universitas Negeri Semarang, Semarang, 2008, Hal. 177.

Dalam menyelenggarakan transportasi jalan dengan angkutan umum penumpang di wilayahnya, tertuang dalam Pasal 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, yakni:

“Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalu-lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat “.

Dalam pasal tersebut dapat disarikan beberapa kata kunci yang menjadi inti dari pengembangan sektor transportasi perkotaan, yaitu aman, nyaman, efisien, multimode yang terpadu, dan menjangkau seluruh wilayah.

Sebagai sarana pelayanan, angkutan umum sudah selayaknya mendapatkan porsi anggaran yang cukup. Untuk melakukan hal itu sangat ideal bila kita mengkaji ulang tarif yang akan berlaku (tarif wajar) di suatu wilayah dengan melihat biaya operasi kendaraan angkutan umum dan jumlah penumpang yang terangkut. Juga melihat dari segi kemampuan membayar (ability to pay) dan kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya (willingness to pay) dari kelompok masyarakat pengguna angkutan umum. Selama ini penentuan besarnya tarif hanya berdasarkan ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah tanpa melakukan kajian terhadap kondisi lapangan (termasuk kemampuan bayar masyarakat pengguna).

Beberapa faktor yang mempengaruhi ability to pay diantaranya adalah besarnya penghasilan, kebutuhan transportasi, total biaya transportasi, intensitas perjalanan, pengeluaran total per bulan, jenis kegiatan, dan prosentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi. Pendekatan yang digunakan dalam analisis willingness to pay didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Dalam permasalahan transportasi willingness to pay ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, diantaranya produksi jasa angkutan yang disediakan pengusaha, kualitas dan kuantitas pelayanan dari pengusaha, utilitas pengguna terhadap angkutan umum, dan penghasilan pengguna.

Sebagai salah satu negara berkembang, ciri dalam hal transportasi adalah lemahnya data base, sehingga kelemahan data base ini merupakan sarana dalam menyalurkan bahan bakar dengan cara kupon maupun subsidi. Bukan hal yang aneh bila mengetahui jumlah kendaraan yang beroperasi antara pihak Dinas LLAJ dan Organda berlainan, belum lagi bila dikontrol dengan kondisi di lapangan yang sebenarnya. Akibatnya model yang digunakan untuk melakukan bantuan terhadap pengusaha angkutan sebelum dilakukan pembenahan terhadap data base akan mengalami kesulitan.

Persoalan subsidi BBM, dalam mekanisme pembayarannya diserahkan kepada kelompok pelayanan umum yang dibentuk untuk setiap trayek dan dikoordinir oleh Organda dan Dinas LLAJ serta diawasi oleh masyarakat lewat DPRD dan LSM atau badan lainnya yang terkait.

Dengan mencoba memberi kepercayaan kepada unit-unit yang lebih kecil ini diharapkan dapat menyerap aspirasi dari mereka yang selama ini kurang terakomodasi. Untuk jangka panjang, pemerintah mulai menyiapkan petunjuk teknis pelaksanaan pengoperasian angkutan umum, dan setiap pemerintah daerah juga demikian, sehingga kekacauan tidak akan terjadi di masa mendatang. Dalam menyongsong otonomi daerah, komponen angkutan umum dapat memperoleh porsi yang layak, dan jangan digunakan sebagai salah satu komponen dalam aspek yang dapat menaikkan pendapatan daerah setempat, kecuali bila masyarakat sudah mampu secara keseluruhan.

Semisal untuk adanya program jaring pengaman sosial (JPS) untuk masyarakat miskin dalam sektor kesehatan dan pendidikan, perlu ditambah pula dengan memasukkan sektor transportasi (angkutan umum). Mengingat angkutan umum juga termasuk public goods yang harus benar mendapat perhatian dari pemerintah secara serius. Kenyataan yang ada menunjukkan bahwa angkutan umum termasuk seperti private goods yang cenderung mendominasi. Angkutan umum yang beroperasi terdiri dari berbagai macam wilayah operasi. Wilayah operasinya ada dalam kota (angkot), antar kota dalam propinsi (AKDP), antar kota antar propinsi (AKAP) dan pedesaan (angkudes). Angkutan umum antar kota terbagi menjadi angkutan tarif ekonomi dan Patas.

g. Peraturan Perundang-undangan Yang Berkaitan Dengan Pelanggaran Perizinan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek.

I. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Selain itu, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Maka dari itu, ditetapkanlah Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di dalam undang-undang tersebut, terdapat beberapa pasal-pasal yang mengatur tentang angkutan orang, diantaranya :

a. Tentang Angkutan

Pasal 137 :

- 1) “Angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
- 2) Angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor berupa Sepeda Motor, Mobil penumpang, atau bus.
- 3) Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan mobil barang.
- 4) Mobil barang dilarang digunakan untuk angkutan orang, kecuali :
 - a. rasio Kendaraan Bermotor untuk angkutan orang, kondisi geografis, dan prasarana jalan di provinsi/kabupaten/kota belum memadai;

- b. untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia; atau
 - c. kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah.
- 5) Ketentuan lebih lanjut mengenai mobil barang yang digunakan untuk angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan peraturan pemerintah”.
- b. Tentang Kewajiban Menyediakan Angkutan Umum

Pasal 138 :

 - 1) “Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.
 - 2) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
 - 3) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Pasal 139 :

 - 1) “Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara.
 - 2) Pemerintah Daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi.
 - 3) Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.
 - 4) Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.
- c. Tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum

Pasal 140 :

“Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:

 - 1. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek; dan
 - 2. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek”.
- d. Tentang Standar Pelayanan Angkutan Orang

Pasal 141 :

 - 1) “Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi:
 - a. Keamanan;
 - b. Keselamatan;
 - c. Kenyamanan;

- d. Keterjangkauan;
 - e. Kesetaraan; dan
 - f. Keteraturan.
- 2) Standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan.
 - 3) Ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.
- e. Tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek
- Pasal 142 :
- “Jenis pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf a terdiri atas:
- a. Angkutan lintas batas negara;
 - b. Angkutan antarkota antar provinsi;
 - c. Angkutan antarkota dalam provinsi;
 - d. Angkutan perkotaan; atau
 - e. Angkutan perdesaan”.
- Pasal 143 :
- “Kriteria pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf a harus:
- a. Memiliki rute tetap dan teratur;
 - b. Terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan
 - c. Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan”.
- Pasal 144 :
- “Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum disusun berdasarkan :
- a. Tata ruang wilayah;
 - b. Tingkat permintaan jasa angkutan;
 - c. Kemampuan penyediaan jasa angkutan;
 - d. Ketersediaan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - e. Kesesuaian dengan kelas jalan;
 - f. Keterpaduan intramoda angkutan; dan
 - g. Keterpaduan antarmoda angkutan”.

Pasal 145 :

- 1) “Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 disusun dalam bentuk rencana umum jaringan trayek.
- 2) Penyusunan rencana umum jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara terkoordinasi dengan instansi terkait.
- 3) Rencana umum jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. jaringan trayek lintas batas negara;
 - b. jaringan trayek antarkota antarprovinsi;
 - c. jaringan trayek antarkota dalam provinsi;
 - d. jaringan trayek perkotaan; dan
 - e. jaringan trayek perdesaan.
- 4) Rencana umum jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikaji ulang secara berkala paling lama 5 (lima) tahun”.

Pasal 146 :

- 1) “Jaringan trayek perkotaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 ayat (3) huruf d disusun berdasarkan kawasan perkotaan.
- 2) Kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh:
 - a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk kawasan perkotaan yang melampaui batas wilayah provinsi;
 - b. Gubernur untuk kawasan perkotaan yang melampaui batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi; atau
 - c. Bupati/walikota untuk kawasan perkotaan yang berada dalam wilayah kabupaten/kota”.

Pasal 147 :

- 1) “Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum lintas batas negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 ayat (3) huruf a ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan perjanjian antarnegara.
- 2) Perjanjian antarnegara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat berdasarkan ketentuan peraturan perundangundangan”.

Pasal 148 :

- “Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 ayat (1) dan ayat (3) huruf b, huruf c, dan huruf d ditetapkan oleh:
- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum antarkota antarprovinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) provinsi;

- b. Gubernur untuk jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum antarkota dalam provinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi setelah mendapat persetujuan dari Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; atau
- c. Bupati/walikota untuk jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum perkotaan dalam 1 (satu) wilayah kabupaten/kota setelah mendapat persetujuan dari Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

Pasal 149 :

“Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum perdesaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 ayat (3) huruf e ditetapkan oleh:

- a. Bupati untuk kawasan perdesaan yang menghubungkan 1 (satu) daerah kabupaten;
- b. Gubernur untuk kawasan perdesaan yang melampaui 1 (satu) daerah kabupaten dalam 1 (satu) daerah provinsi; atau
- c. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk kawasan perdesaan yang melampaui satu daerah provinsi”.

Pasal 150 :

“Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek diatur dengan peraturan pemerintah”.

Pasal 153 :

- 1) “Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b dilarang menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang di sepanjang perjalanan untuk keperluan lain di luar pelayanan angkutan orang dalam trayek.
- 2) Angkutan orang dengan tujuan tertentu diselenggarakan dengan menggunakan mobil penumpang umum atau mobil bus umum”.

f. Tentang Angkutan Massal

Pasal 158 :

“Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus didukung dengan:

- a. mobil bus yang berkapasitas angkut massal;
- b. lajur khusus;
- c. trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal; dan

d. angkutan penumpang”.

Pasal 159 :

“Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan massal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 158 diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

g. Tentang Perizinan Angkutan

Pasal 173 :

- 1) “Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:
 - a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
 - b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
 - c. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.
- 2) Kewajiban memiliki izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk:
 - a. pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans; atau
 - b. pengangkutan jenazah”.

Pasal 174 :

- 1) “Izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan, dan kartu pengawasan.
- 2) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui seleksi atau pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan.
- 3) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa izin pada 1 (satu) trayek atau pada beberapa trayek dalam satu kawasan”.

Pasal 175 :

- 1) “Izin penyelenggaraan angkutan umum berlaku untuk jangka waktu tertentu.
- 2) Perpanjangan izin harus melalui proses seleksi atau pelelangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 ayat (2)”.

h. Tentang Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek

Pasal 176 :

“Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a diberikan oleh:

- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:

1. trayek lintas batas negara sesuai dengan perjanjian antarnegara;
 2. trayek antarkabupaten/kota yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi;
 3. trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi; dan
 4. trayek perdesaan yang melewati wilayah 1 (satu) provinsi.
- b. Gubernur untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:
1. trayek antarkota yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi;
 2. trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten/kota dalam satu provinsi; dan
 3. trayek perdesaan yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten dalam satu provinsi.
- c. Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek yang seluruhnya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- d. Bupati untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:
1. trayek perdesaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten; dan
 2. trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten.
- e. Walikota untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kota”.

Pasal 177 :

“Pemegang izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek wajib:

- a. melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin yang diberikan; dan
- b. mengoperasikan Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 ayat (1)”.

Pasal 178 :

“Ketentuan lebih lanjut mengenai izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

i. Tentang Tarif Angkutan

Pasal 181 :

- 1) “Tarif angkutan terdiri atas tarif penumpang dan tarif barang.
- 2) Tarif penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. tarif penumpang untuk angkutan orang dalam trayek; dan

- b. tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek”.

Pasal 182 :

- 1) “Tarif penumpang untuk angkutan orang dalam trayek terdiri atas:
 - a. tarif kelas ekonomi; dan
 - b. tarif kelas nonekonomi.
- 2) Penetapan tarif kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh:
 - a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota antarprovinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan perdesaan yang wilayah pelayanannya melampaui wilayah provinsi;
 - b. Gubernur untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam provinsi serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang melampaui batas satu kabupaten/kota dalam satu provinsi;
 - c. Bupati untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten; dan
 - d. Walikota untuk angkutan orang yang melayani trayek angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam kota.
- 3) Tarif Penumpang angkutan orang dalam trayek kelas nonekonomi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum.
- 4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

j. Tentang Subsidi Angkutan Penumpang Umum

Pasal 185 :

- 1) “Angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.
- 2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian subsidi angkutan Penumpang umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah”.

k. Tentang Kewajiban Angkutan Umum

Pasal 186 :

“Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang.

Pasal 187 :

“Perusahaan Angkutan Umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh Penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan”.

.

Pasal 188 :

“Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan”.

Pasal 189 :

“Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188”.

Pasal 190 :

“Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika Penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan”.

Pasal 191 :

“Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”.

Pasal 192 :

- 1) “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang.
- 2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan.
- 3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak Penumpang diangkut dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.
- 4) Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.
- 5) Ketentuan lebih lanjut mengenai besarnya ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah”.

Pasal 193 :

- 1) “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.
- 2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami.
- 3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati.
- 4) Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang.
- 5) Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah”.

Pasal 194 :

- 1) “Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan Perusahaan Angkutan Umum.
- 2) Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian pihak ketiga kepada Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian”.

II. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan

Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diatur ketentuan-ketentuan mengenai angkutan jalan. Bahwa untuk melaksanakan ketentuan tersebut, dipandang perlu mengatur ketentuan mengenai angkutan jalan dengan Peraturan Pemerintah. Berikut ini adalah beberapa aturan-aturan yang mengenai angkutan orang :

a. Tentang Ketentuan Umum

Pasal 1 :

“Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

- 1) Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan;

- 2) Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor;
- 3) Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu;
- 4) Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran;
- 5) Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda 2 (dua) atau 3 (tiga) tanpa rumah-rumah, baik dengan atau tanpa kereta samping;
- 6) Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi;
- 7) Mobil bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk empat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi;
- 8) Mobil barang adalah setiap kendaraan bermotor selain sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan kendaraan khusus;
- 9) Taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer;
- 10) Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan;
- 11) Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi;
- 12) Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal;
- 13) Jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang;
- 14) Trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap atau tidak berjadwal;
- 15) Menteri adalah menteri yang bertanggung jawab di bidang lalu lintas dan angkutan jalan”.

b. Tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor

Pasal 2 :

“Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor dilakukan dengan menggunakan sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan kendaraan khusus”.

Pasal 3 :

- 1) “Di daerah yang sarana transportasinya belum memadai, pengangkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dapat dilakukan dengan mobil barang.
- 2) Pengangkutan orang dengan menggunakan mobil barang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib memenuhi persyaratan :
 - a) ruangan muatan dilengkapi dengan dinding yang tingginya sekurang-kurangnya 0,6 m;
 - b) tersedia luas lantai ruang muatan sekurang-kurangnya 0,4 m² per penumpang;
 - c) memiliki dan membawa surat keterangan mobil barang mengangkut penumpang”.

Pasal 4 :

“Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang”.

Pasal 5 :

“Pengangkutan orang dengan kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 dilayani dengan :

- a. trayek tetap dan teratur; atau
- b. tidak dalam trayek”.

c. Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek Tetap dan Teratur

Pasal 6 :

- 1) “Untuk pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur, dilakukan dalam jaringan trayek.
- 2) Jaringan trayek sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan dengan Keputusan Menteri.

Pasal 7 :

- 1) ”Jaringan trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) terdiri dari :
 - a) trayek antar kota antar propinsi yaitu trayek yang melalui lebih dari satu wilayah Propinsi Daerah *24130 Tingkat I;
 - b) trayek antar kota dalam propinsi yaitu trayek yang melalui antar Daerah Tingkat II dalam satu wilayah Propinsi Daerah Tingkat I;
 - c) trayek kota yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II atau trayek dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta; d.trayek pedesaan yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II; e.trayek lintas batas negara yaitu trayek yang melalui batas negara.

- 2) Jaringan trayek lintas antar negara ditetapkan dengan Keputusan Menteri berdasarkan perjanjian antar Negara”.

Pasal 8 :

- 1) ”Trayek antar kota antar propinsi dan trayek lintas batas Negara diselenggarakan dengan memenuhi ciri-ciri pelayanan sebagai berikut:
 - a) mempunyai jadwal tetap;
 - b) pelayanan cepat;
 - c) dilayani oleh mobil bus umum;
 - d) tersedianya terminal penumpang tipe A, pada awal pemberangkatan, persinggahan, dan terminal tujuan;
 - e) prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan.
- 2) Trayek antar kota dalam propinsi diselenggarakan dengan memenuhi ciri-ciri pelayanan sebagai berikut :
 - a) mempunyai jadwal tetap;
 - b) pelayanan cepat dan/atau lambat;
 - c) dilayani oleh mobil bus umum;
 - d) tersedianya terminal penumpang sekurang-kurangnya tipe B, pada awal pemberangkatan, persinggahan, dan terminal tujuan;
 - e) prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan.
- 3) Trayek kota terdiri dari :
 - a) Trayek utama yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :
 1. mempunyai jadwal tetap;
 2. melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal;
 3. dilayani oleh mobil bus umum;
 4. pelayanan cepat dan/atau lambat;
 5. jarak pendek;
 6. melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
 - b) Trayek cabang yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :
 1. mempunyai jadwal tetap;
 2. melayani angkutan antar kawasan pendukung, antar kawasan pendukung dan kawasan pemukiman;
 3. dilayani dengan mobil bus umum;
 4. pelayanan cepat dan/atau lambat;
 5. jarak pendek;
 6. melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
 - c) Trayek ranting yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :

1. melayani angkutan dalam kawasan pemukiman;
 2. dilayani dengan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum;
 3. pelayanan lambat;
 4. jarak pendek;
 5. melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- d) Trayek langsung diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :
1. mempunyai jadwal tetap;
 2. melayani angkutan antar kawasan secara tetap yang bersifat massal dan langsung;
 3. dilayani oleh mobil bus umum;
 4. pelayanan cepat;
 5. jarak pendek;
 6. melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- 4) Trayek pedesaan diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan sebagai berikut :
- a) mempunyai jadwal tetap dan/atau tidak berjadwal;
 - b) pelayanan lambat;
 - c) dilayani oleh mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum;
 - d) tersedianya terminal penumpang sekurang-kurangnya tipe C, pada awal pemberangkatan dan terminal tujuan;
 - e) prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan”.

d. Tentang Izin Usaha Angkutan

Pasal 18 :

- 1) “Kegiatan usaha angkutan orang dan/atau angkutan barang dengan kendaraan umum dilakukan oleh :
 - a) Badan usaha milik Negara atau badan usaha milik Daerah;
 - b) Badan usaha milik swasta nasional;
 - c) Koperasi;
 - d) Perorangan warga negara Indonesia.
- 2) Untuk dapat melakukan kegiatan usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib memiliki izin usaha angkutan.
- 3) Izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan untuk jangka waktu selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan usahanya.
- 4) Ketentuan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), tidak berlaku untuk :
 - a) perusahaan biro perjalanan umum untuk menunjang kegiatan usahanya;
 - b) perusahaan yang melaksanakan kegiatan pengangkutan orang sakit dengan mobil ambulans;

- c) kegiatan pengangkutan jenazah dengan mobil jenazah;
- d) kegiatan angkutan yang bersifat untuk pelayanan kemasyarakatan”.

Pasal 19 :

“Usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) terdiri dari :

- a) usaha angkutan orang dalam trayek tetap dan teratur;
- b) usaha angkutan orang tidak dalam trayek;
- c) usaha angkutan barang”.

Pasal 20 :

“Untuk memperoleh izin usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) wajib dipenuhi persyaratan :

- a) memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
- b) memiliki Akte Pendirian Perusahaan bagi pemohon yang berbentuk badan usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) huruf a dan huruf b, akte pendirian koperasi bagi pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) huruf c dan tanda jati diri bagi pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) huruf d;
- c) memiliki surat keterangan domisili perusahaan;
- d) memiliki Surat Izin Tempat Usaha (SITU);
- e) pernyataan kesanggupan untuk memiliki atau menguasai kendaraan bermotor;
- f) pernyataan kesanggupan untuk menyediakan fasilitas penyimpanan kendaraan bermotor”.

Pasal 21 :

- 1) ”Permohonan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) diajukan kepada Menteri.
- 2) Izin usaha angkutan diberikan oleh Menteri sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), apabila:
 - a) memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20;
 - b) trayek atau wilayah operasi yang akan dilayani masih terbuka.
- 3) Persetujuan atau penolakan atas permohonan izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
- 4) Penolakan permohonan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan”.

Pasal 22 :

“Penguasa angkutan umum yang telah mendapatkan izin usaha angkutan diwajibkan untuk :

- a) memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin usaha angkutan;
- b) melakukan kegiatan usahanya selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah izin usaha angkutan diterbitkan;
- c) melaporkan apabila terjadi perubahan pemilikan perusahaan atau domisili perusahaan;
- d) melaporkan kegiatan usahanya setiap tahun kepada pemberi izin”.

Pasal 23

- 1) “Izin usaha angkutan dicabut apabila :
 - a) perusahaan angkutan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22;
 - b) perusahaan angkutan tidak melakukan kegiatan usaha angkutan.
- 2) Pencabutan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak tiga kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing satu bulan.
- 3) Apabila peringatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin usaha angkutan untuk jangka waktu satu bulan.
- 4) Jika pembekuan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, izin usaha angkutan dicabut”.

Pasal 24 :

“Izin usaha angkutan dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, dalam hal perusahaan yang bersangkutan :

- a) melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara;
- b) memperoleh izin usaha angkutan dengan cara tidak sah”.

Pasal 25 :

“Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk izin usaha angkutan, peringatan tertulis, pembekuan dan pencabutan izin usaha angkutan, tata cara laporan usaha angkutan serta penatausahaan informasi perizinan diatur dengan Keputusan Menteri”.

e. Tentang Izin Trayek

Pasal 26 :

- 1) “Untuk melakukan kegiatan angkutan dalam trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf a wajib memiliki izin trayek.

- 2) Izin trayek sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diberikan oleh Menteri”.

Pasal 27 :

- 1) “Untuk memperoleh izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (2) wajib memenuhi persyaratan :
 - a) memiliki izin usaha angkutan;
 - b) memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang laik jalan;
 - c) memiliki atau menguasai fasilitas penyimpanan kendaraan bermotor;
 - d) memiliki atau menguasai fasilitas perawatan kendaraan bermotor.
- 2) Untuk kepentingan tertentu kepada perusahaan angkutan dapat diberikan izin untuk menggunakan kendaraan bermotor cadangannya menyimpang dari izin trayek yang dimiliki”.

Pasal 28 :

- 1) “Pembukaan trayek baru dilakukan dengan ketentuan:
 - a) adanya permintaan angkutan yang potensial dengan perkiraan faktor muatan di atas 70 % (tujuh puluh persen), kecuali angkutan perintis;
 - b) tersedianya fasilitas terminal yang sesuai.
- 2) Penetapan trayek yang terbuka untuk penambahan jumlah kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan ketentuan :
 - a) faktor muatan rata-rata di atas 70 % (tujuh puluh persen);
 - b) tersedianya fasilitas terminal yang sesuai.
- 3) Menteri melakukan evaluasi kebutuhan penambahan jumlah kendaraan bermotor pada tiap-tiap trayek dan wajib mengumumkannya sekurang-kurangnya sekali dalam 6 (enam) bulan”.

Pasal 29 :

- 1) “Perusahaan angkutan yang telah memiliki izin trayek dapat diizinkan untuk menambah jumlah kendaraan bermotor dengan ketentuan :
 - a) trayek yang dilayani masih terbuka untuk penambahan kendaraan bermotor;
 - b) fasilitas penyimpanan serta perawatan kendaraan sesuai dengan jumlah kendaraan bermotor yang dimiliki atau dikuasai.
- 2) Izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diberikan dengan tetap memperhatikan ketentuan Pasal 28 ayat (1)”.

Pasal 30 :

- 1) “Permohonan izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (2) diajukan kepada Menteri.
- 2) Persetujuan atau penolakan permohonan izin trayek diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
- 3) Penolakan permohonan izin trayek sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan”.

Pasal 31 :

“Pengusaha angkutan umum yang telah mendapatkan izin trayek diwajibkan untuk :

- a) memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin trayek;
- b) mengoperasikan kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- c) melaporkan apabila terjadi perubahan domisili perusahaan;
- d) meminta pengesahan dari pejabat pemberi izin apabila terjadi perubahan penanggung jawab perusahaan;
- e) melaporkan setiap bulan kegiatan operasional angkutan”.

Pasal 32 :

- 1) “Izin trayek dicabut apabila :

- a) perusahaan angkutan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31;
 - b) tidak mampu merawat kendaraan bermotor sehingga kendaraan tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
 - c) pihak-pihak atau yang namanya ditetapkan untuk bertindak atas nama perusahaan melakukan pelanggaran operasional yang berkaitan dengan perusahaan angkutan;
 - d) melakukan pengangkutan melebihi daya angkut;
 - e) tidak mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi;
 - f) mempekerjakan pengemudi yang tidak memenuhi syarat.
- 2) Pencabutan izin trayek sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak tiga kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing satu bulan.
 - 3) Apabila peringatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin trayek untuk jangka waktu satu bulan.
 - 4) Jika pembekuan izin trayek sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, izin trayek dicabut”.

Pasal 33 :

“Izin trayek dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, dalam hal perusahaan yang bersangkutan :

- a) melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara;
- b) memperoleh izin trayek dengan cara tidak sah”.

Pasal 34 :

“Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk izin trayek, peringatan tertulis, pembekuan dan pencabutan izin trayek, tata cara laporan kegiatan angkutan serta penatausahaan informasi perizinan trayek, diatur dengan Keputusan Menteri”.

f. Izin Operasi Angkutan

Pasal 35 :

- 1) “Untuk melakukan kegiatan pengangkutan dengan kendaraan umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9, wajib memiliki izin operasi angkutan.
- 2) Izin operasi angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diberikan oleh Menteri”.

Pasal 36 :

“Untuk memperoleh izin operasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1) wajib memenuhi persyaratan :

- a) memiliki izin usaha angkutan;
- b) memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang laik jalan;
- c) memiliki atau menguasai fasilitas penyimpanan kendaraan bermotor;
- d) memiliki atau menguasai fasilitas perawatan kendaraan bermotor”.

Pasal 37 :

- 1) “Penetapan wilayah operasi yang terbuka untuk penambahan jumlah kendaraan bermotor, dilakukan apabila tingkat penggunaan kendaraan bermotor di atas 60 % (enam puluh persen).
- 2) Menteri melakukan evaluasi kebutuhan penambahan jumlah kendaraan bermotor pada tiap-tiap wilayah operasi dan wajib mengumumkannya sekurang-kurangnya sekali dalam 6 (enam) bulan”.

Pasal 38 :

- 1) “Permohonan izin operasi angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1) diajukan kepada Menteri.
- 2) Persetujuan atau penolakan permohonan izin operasi diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.

- 3) Penolakan izin operasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan”.

Pasal 39 :

“Penguasaha angkutan umum yang telah mendapatkan izin operasi wajib :

- a) memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin operasi;
- b) mengoperasikan kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- c) melaporkan apabila terjadi perubahan domisili perusahaan;
- d) meminta pengesahan dari pejabat pemberi izin apabila terjadi perubahan penanggung jawab perusahaan;
- e) melaporkan setiap bulan kegiatan operasional angkutan”.

Pasal 40 :

- 1) “Izin operasi dicabut apabila :
 - a) perusahaan angkutan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39;
 - b) tidak mampu merawat kendaraan bermotor sehingga kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
 - c) pihak-pihak atau yang namanya ditetapkan untuk bertindak atas nama perusahaan melakukan pelanggaran operasional yang berkaitan dengan perusahaan angkutan;
 - d) melakukan pengangkutan melebihi daya angkut;
 - e) tidak mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi;
 - f) mempekerjakan pengemudi yang tidak memenuhi syarat.
- 2) Pencabutan izin operasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak tiga kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing satu bulan.
- 3) Apabila peringatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin operasi untuk jangka waktu satu bulan.
- 4) Jika pembekuan izin operasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, izin operasi dicabut”.

Pasal 41 :

“Izin operasi dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, dalam hal perusahaan yang bersangkutan :

- a) melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara;
- b) memperoleh izin operasi angkutan dengan cara tidak sah”.

Pasal 42 :

“Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk izin operasi angkutan, peringatan tertulis, pembekuan dan pencabutan izin operasi angkutan, tata cara laporan kegiatan angkutan serta penatausahaan informasi perizinan operasi angkutan, diatur dengan Keputusan Menteri.

g. Struktur Dan Golongan Tarif Angkutan

Pasal 43 :

“Tarif angkutan terdiri dari tarif angkutan penumpang dan tariff angkutan barang”.

Pasal 44 :

“Tarif angkutan penumpang terdiri dari tarif dalam trayek tetap dan teratur dan tarif tidak dalam trayek”.

Pasal 45 :

- 1) ”Golongan tarif angkutan penumpang dalam trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44, terdiri dari tarif pelayanan ekonomi dan tarif pelayanan non-ekonomi.
- 2) Kriteria pelayanan dan besarnya perimbangan jumlah armada yang dimiliki oleh perusahaan angkutan untuk melakukan pelayanan ekonomi dan pelayanan non-ekonomi ditetapkan oleh Menteri”.

Pasal 46 :

- 1) “Struktur tarif pelayanan ekonomi dalam trayek tetap dan teratur terdiri dari tarif dasar dan tarif jarak.
- 2) Struktur tarif pelayanan non-ekonomi dalam trayek tetap dan teratur terdiri dari tarif dasar, tarif pelayanan tambahan dan tarif jarak”.

Pasal 47 :

- 1) “Tarif dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (1) dan ayat (2), ditetapkan dengan Keputusan Menteri.
- 2) Tarif pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (2), ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan.
- 3) Tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46.
- 4) Tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (2) ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan”.

Pasal 48 :

“Tarif angkutan penumpang tidak dalam trayek kecuali taksi ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan”.

Pasal 49 :

- 1) “Trayek taksi terdiri dari tarif awal, tarif dasar dan tarif jarak dan tarif waktu yang ditunjukkan dalam argometer.
- 2) Tarif taksi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh Menteri”.

Pasal 50 :

“Tarif angkutan barang ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan”.

h. Tata Cara Pengangkutan Penumpang Dan Barang

Pasal 51 :

- 1) “Awak kendaraan umum angkutan penumpang harus mematuhi ketentuan mengenai :
 - a) tata cara menaikkan dan menurunkan penumpang;
 - b) tata cara berhenti;
 - c) penggunaan karcis atau pembayaran biaya angkutan;
 - d) kelengkapan teknis kendaraan bermotor umum angkutan penumpang.
- 2) Ketentuan lebih lanjut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri”.

3.1.3 Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 7 Tahun 2006 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum

Salah satu perwujudan dan terciptanya kesejahteraan rakyat adalah terselenggaranya keselamatan umum di bidang transportasi melalui moda angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum

pengaturan mengenai penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum belum dilakukan secara komprehensif dan menyeluruh seiring dengan perkembangan transportasi di Kota Surabaya yang tidak seimbang dengan penambahan ruas jalan dan penambahan jumlah kendaraan bermotor serta penambahan perpindahan orang dari satu tempat ke tempat lain perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.

Berikut ini adalah aturan-aturan yang mengatur tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan :

a. Tentang Ketentuan Umum

“Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Kota Surabaya.
2. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Kota Surabaya yang terdiri dari Kepala Daerah beserta perangkat daerah.
3. Kepala Daerah adalah Walikota Surabaya.
4. Dinas Perhubungan adalah Dinas Perhubungan Kota Surabaya.
5. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya.
6. Jaringan transportasi jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
7. Badan adalah sekumpulan orang dan/atau modal yang merupakan kesatuan, baik yang melakukan usaha maupun yang tidak melakukan usaha yang meliputi Perseroan Terbatas, Perseroan Komanditer, Perseroan lainnya, Badan Usaha Milik Negara atau Daerah dengan nama dan dalam bentuk apapun, firma, kongsi, koperasi, dana pensiun, persekutuan, perkumpulan, yayasan, organisasi massa, organisasi sosial politik atau organisasi yang sejenis, lembaga, bentuk usaha tetap atau bentuk badan lainnya.
8. Angkutan adalah pemindahan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.
9. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada di kendaraan tersebut yang digunakan untuk mengangkut orang dan/atau barang.
10. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.
11. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus atau mobil penumpang, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap , lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
12. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari trayek – trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
13. Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dengan kendaraan umum di jalan yang meliputi badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha milik swasta, koperasi dan perorangan.
14. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.

15. Surat Tanda Uji Kendaraan yang selanjutnya disingkat STUK adalah Surat yang dikeluarkan oleh pejabat yang diberi kewenangan oleh Kepala Daerah di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang menerangkan suatu kendaraan wajib uji telah dinyatakan laik jalan.
16. Angkutan Kota adalah Angkutan dari suatu tempat ke tempat lain di daerah dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.
17. Angkutan Perbatasan adalah angkutan kota atau angkutan pedesaan yang memasuki wilayah kecamatan yang berbatasan langsung pada Daerah atau Kabupaten/Kota.
18. Angkutan Khusus adalah angkutan yang mempunyai asal dan/ atau tujuan tetap, yang melayani antar jemput penumpang umum, antar jemput karyawan, permukiman, dan simpul yang berbeda.
19. Angkutan taksi adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas.
20. Angkutan lingkungan adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang dioperasikan dalam wilayah operasi terbatas pada kawasan permukiman.
21. Bus Besar adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas lebih dari 28 (dua puluh delapan) tempat duduk dengan ukuran dan jarak antar tempat duduk normal tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 9 (sembilan) meter.
22. Bus Sedang adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas 16 (enam belas) sampai dengan 28 (dua puluh delapan) tempat duduk dengan ukuran dan jarak antar tempat duduk normal tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 6,5 (enam koma lima) sampai dengan 9 (sembilan) meter.
23. Bus Kecil adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas 9 (sembilan) sampai dengan 16 (enam belas) tempat duduk dengan ukuran dan jarak antar tempat duduk normal tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan 4 (empat) sampai dengan 6,5 (enam koma lima) meter.
24. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi paling banyak 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan atau tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
25. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.
26. Anggana adalah angkutan serba guna yang menggunakan mobil penumpang dalam wilayah operasi terbatas.
27. Kartu Pengawasan adalah kutipan surat izin trayek dan/atau operasi untuk setiap kendaraan.

28. Retribusi adalah pungutan sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.
29. Retribusi Izin Trayek, adalah retribusi dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada suatu atau beberapa trayek tertentu.
30. Retribusi Izin Operasi, adalah retribusi dalam rangka pemberian izin kepada orang atau badan untuk menyediakan pelayanan angkutan umum tidak dalam trayek.
31. Wajib Retribusi adalah orang pribadi atau badan yang menurut peraturan perundang-undangan retribusi diwajibkan untuk melakukan pembayaran retribusi, termasuk pemotong atau pemotong retribusi tertentu.
32. Masa Retribusi, adalah suatu jangka waktu tertentu yang merupakan batas waktu bagi wajib retribusi untuk memanfaatkan jasa dan perizinan tertentu dari Pemerintah Daerah.
33. Surat Setoran Retribusi Daerah, yang dapat disingkat SSRD, adalah surat yang oleh wajib retribusi digunakan untuk melakukan pembayaran atau penyetoran retribusi yang terutang ke Kas Daerah atau tempat pembayaran lain yang ditetapkan oleh Kepala Daerah.
34. Surat Ketetapan Retribusi Daerah untuk selanjutnya disingkat SKRD adalah Surat Ketetapan yang menentukan besarnya pokok retribusi.
35. Surat Ketetapan Retribusi Daerah Kurang Bayar Tambahan yang selanjutnya disingkat SKRDKBT, adalah Surat Ketetapan yang menentukan tambahan atas jumlah retribusi yang telah ditetapkan.
36. Surat Ketetapan Retribusi Daerah Lebih Bayar yang selanjutnya disingkat SKRDLB, adalah Surat Ketetapan Retribusi yang menentukan jumlah kelebihan pembayaran retribusi karena jumlah kredit retribusi lebih besar daripada retribusi yang terutang atau tidak seharusnya terutang.
37. Surat Tagihan Retribusi Daerah yang selanjutnya disingkat STRD, adalah surat untuk melakukan tagihan retribusi dan/atau sanksi administrasi berupa bunga dan/atau denda.
38. Surat Keputusan Keberatan adalah Surat Ketetapan atas keberatan terhadap SKRD atau dokumen lain yang dipersamakan, SKRDKBT dan SKRDLB yang diajukan oleh wajib retribusi”.

b. Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum

Pasal 2 :

“Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum dilakukan dengan mobil penumpang dan bus”.

Pasal 3 :

“Penyelenggaraan angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dilayani :

- 1) dalam trayek.
- 2) tidak dalam trayek”.

c. Tentang Pelayanan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek

Pasal 4 :

- 1) “Pelayanan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum dalam trayek dilakukan dalam jaringan trayek.
- 2) Jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Kepala Daerah.
- 3) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek terdiri :
 - a. angkutan kota;
 - b. angkutan perbatasan;
 - c. angkutan khusus.

Pasal 5 :

- 1) Jaringan trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) adalah kumpulan dari trayek utama, trayek cabang, trayek ranting, dan trayek langsung yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang;
- 2) Ciri-ciri trayek utama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah:
 - a. mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada Kartu Pengawasan Kendaraan yang dioperasikan ;
 - b. melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang alik secara tetap;
 - c. pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.
- 3) Ciri-ciri trayek cabang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah :
 - a. berfungsi sebagai trayek penunjang terhadap trayek utama;
 - b. mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan ;
 - c. melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman;
 - d. pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota;

- 4) Ciri-ciri trayek ranting sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah:
 - a. tidak mempunyai jadwal tetap;
 - b. pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota;
 - c. melayani angkutan dalam kawasan permukiman.
- 5) Ciri-ciri trayek langsung sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah:
 - a. mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan;
 - b. pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota;
 - c. melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan permukiman”.

Pasal 6 :

“Pelayanan angkutan kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf a dilaksanakan dengan jaringan trayek kota, yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam daerah”.

Pasal 7

- 1) Pelayanan angkutan perbatasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf b, dilaksanakan dalam trayek yang menghubungkan :
 - a. antara Daerah dengan Kecamatan yang berbatasan langsung pada wilayah Kabupaten/Kota
 - b. antara Kabupaten/Kota dengan Kecamatan yang berbatasan langsung pada wilayah Daerah.
- 2) Pelayanan angkutan perbatasan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :
 - a. mempunyai jadwal tetap atau tidak terjadwal
 - b. belum terlayani trayek Antar Kota Antar Propinsi atau trayek Antar Kota Dalam Propinsi;
 - c. dilayani dengan mobil bus atau mobil penumpang umum
 - d. berhenti pada tempat - tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan perbatasan

Pasal 8 :

Angkutan khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf c terdiri dari:

- a. Angkutan Karyawan;
- b. Angkutan Permukiman.

Pasal 9 :

- 1) Pelayanan angkutan Karyawan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 huruf a, dilaksanakan dalam trayek yang melayani dari dan ke suatu tujuan sentra kerja dengan beberapa titik asal penumpang.
- 2) Pelayanan angkutan Karyawan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:
 - a. khusus mengangkut karyawan;
 - b. berjadwal dan tidak boleh singgah di terminal;
 - c. menggunakan mobil penumpang atau mobil bus dengan tanda khusus;
 - d. pembayaran dilakukan secara langsung atau tidak langsung oleh karyawan;
 - e. tidak menaikkan penumpang umum

Pasal 10 :

- 1) Pelayanan angkutan permukiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 huruf b, dilaksanakan dalam trayek yang melayani dari dan ke suatu kawasan permukiman dengan beberapa titik tujuan penumpang.
- 2) Pelayanan angkutan permukiman diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:
 - a. khusus mengangkut penumpang kawasan permukiman;
 - b. berjadwal dan tidak boleh singgah di terminal;
 - c. menggunakan mobil bus besar atau mobil bus kecil;
 - d. tidak menaikkan penumpang dalam perjalanan.
 - e. khusus mengangkut penumpang kawasan permukiman;
 - f. berjadwal dan tidak boleh singgah di terminal;
 - g. menggunakan mobil bus besar atau mobil bus kecil;
 - h. tidak menaikkan penumpang dalam perjalanan.

- d. Tentang Perizinan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

Pasal 15 :

“Perizinan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum terdiri dari:

- a. Izin usaha angkutan;
- b. Izin trayek ;
- c. Izin Operasi ;
- d. Izin Insidentil”.

Pasal 24 :

“Penyelenggara angkutan yang telah memperoleh izin trayek diwajibkan untuk :

- a. melaporkan apabila terjadi perubahan kepemilikan perusahaan ;
- b. melaporkan apabila terjadi perubahan domisili perusahaan;
- c. melaporkan kegiatan operasional angkutan setiap bulan ;
- d. melunasi iuran wajib asuransi pertanggungan kecelakaan;
- e. mengembalikan dokumen izin trayek setelah terjadi perubahan ;
- f. mengoperasikan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- g. mengoperasikan kendaraan dilengkapi dokumen perjalanan yang sah yang terdiri dari kartu pengawasan, surat tanda nomor kendaraan, buku uji dan tanda uji kendaraan bermotor;
- h. mengangkut penumpang sesuai kapasitas yang ditetapkan;
- i. mengoperasikan kendaraan sesuai izin trayek yang dimiliki;
- j. mengutamakan keselamatan dalam mengoperasikan kendaraan sehingga tidak terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa;
- k. mengoperasikan kendaraan cadangan yang harus dilengkapi dengan kartu pengawasan kendaraan yang digantikan ;
- l. mengoperasikan kendaraan dengan identitas sesuai dengan ketentuan ;
- m. mematuhi jadwal waktu perjalanan dan terminal singgah sesuai ketentuan yang tercantum dalam kartu pengawasan ;
- n. mematuhi waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi ;
- o. mempekerjakan pengemudi yang memenuhi persyaratan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan merupakan pengemudi perusahaan yang bersangkutan ;
- p. menyelenggarakan peningkatan kemampuan dan keterampilan pengemudi secara berkala minimal 1 (satu) tahun sekali oleh perusahaan ;
- q. melayani trayek sesuai izin trayek yang diberikan ;
- r. menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang telah ditentukan;
- s. mematuhi ketentuan tarif;
- t. mematuhi ketentuan pelayanan angkutan”.

Pasal 25 :

- 1) “Untuk melakukan kegiatan angkutan tidak dalam trayek, penyelenggara angkutan wajib memiliki izin operasi.
- 2) Izin operasi merupakan satu kesatuan dokumen yang terdiri dari:
 - a. keputusan Izin Operasi.
 - b. keputusan pelaksanaan izin operasi.
 - c. lampiran keputusan berupa daftar kendaraan.
 - d. kartu pengawasan kendaraan.

- 3) Kartu pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d, berlaku untuk 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang”.

1.6 Metode Penelitian

a. Jenis Penelitian

Penelitian hukum Yuridis Empiris (terapan) mengkaji pelaksanaan atau implementasi ketentuan hukum positif dan kontrak secara faktual pada setiap peristiwa hukum tertentu. Pengkajian tersebut bertujuan untuk memastikan apakah hasil penerapan pada peristiwa hukum *in concreto* itu sesuai atau tidak dgn ketentuan undang-undang atau kontrak⁶.

b. Pendekatan Masalah

Suatu penelitian Yuridis Empiris tentu harus menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) melakukan pengkajian peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan tema sentral penelitian. Untuk itu peneliti harus melihat hukum sebagai sistem tertutup yang mempunyai sifat-sifat sebagai berikut :

- Komprehensif
Norma-norma hukum yang ada didalamnya terkait satu dengan lainnya.
- All inclusive
Norma hukum tersebut cukup mampu menampung permasalahan hukum yang ada sehingga tidak ada kekurangan hukum.
- Sistematis
Disamping bertautan antar satu dengan lainnya, norma hukum tsb harus tersusun secara hierakis⁷.

Analisis hukum yang dihasilkan oleh suatu penelitian hukum normatif yang menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), akan lebih akurat bila dibantu oleh pendekatan yang lain dalam

⁶ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, UI-Press, 1986.

⁷ Ibrahim Jhonny, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang, PT. Bayu Media Publishing, 2010, hal. 303

hal pendekatan tersebut adalah pendekatan kasus (case approach), yang bertujuan untuk mempelajari penerapan norma-norma atau kaidah hukum yang dilakukan dalam praktek hukum. Terutama mengenai kasus-kasus yang telah diputus sebagaimana yang dapat dilihat dalam yurisprudensi terhadap perkara-perkara yang menjadi fokus penelitian. Jelas kasus-kasus yang terjadi bermakna empiris, namun dalam suatu penelitian normatif, kasus-kasus tersebut dipelajari untuk memperoleh gambaran terhadap dampak dimensi penormaan dalam suatu aturan hukum dalam praktik hukum, serta menggunakan hasil analisisnya untuk bahan masukan (input) dalam kejelasan hukum.

c. Sumber Bahan Hukum (Sumber Data)

Sumber bahan hukum (sumber data) adalah tempat dimana ditemukannya bahan-bahan hukum untuk penelitian. Sumber data yang digunakan oleh peneliti adalah :

- a. Sumber data primer, yaitu data yang diperoleh melalui wawancara terstruktur yang diperoleh langsung dari obyeknya.
- b. Sumber data sekunder, yaitu data yang diperoleh dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan dengan obyek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi, dan peraturan perundang-undangan. Data sekunder terdiri dari 3 (tiga) bahan hukum, yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, bahan hukum tersier, yang dapat dijelaskan sebagai berikut :
 - Bahan hukum primer adalah bahan-bahan hukum yang mengikat dan terdiri dari: Norma atau kaidah dasar, yaitu Pembukaan UUD 1945, Peraturan Dasar mencakup diantaranya Batang Tubuh UUD 1945 dan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat, Peraturan perundang-undangan, Bahan hukum yang tidak dikodifikasikan seperti hukum adat, Yurisprudensi, Traktat, Bahan hukum dari zaman penjajahan yang hingga kini masih berlaku dan bersangkutan dengan obyek penelitian.

- Bahan Hukum sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan UU, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum dan seterusnya.
- Bahan Hukum Tertier, yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder; contohnya adalah kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif dan sebagainya⁸.

d. Metode Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum

Cara pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti yaitu:

- Data primer dikumpulkan dengan cara studi lapangan, yaitu wawancara kepada pihak terkait yang dalam hal ini adalah Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Surabaya. Wawancara tersebut menggali informasi mengenai kedudukan hukum kendaraan bermotor (mobil) pribadi sebagai angkutan umum dan bagaimanakah kendala-kendala yang dihadapi oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) dalam menertibkan mobil pribadi sebagai angkutan umum serta sanksi hukum apakah yang akan dijatuhkan terhadap penggunaan mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum.
- Data sekunder dikumpulkan dengan cara studi dokumen atau pustaka yaitu dilakukan dengan mengumpulkan dan memeriksa dokumen-dokumen atau kepustakaan yang dapat memberikan informasi atau keterangan yang dibutuhkan oleh peneliti. Bahan hukum yang berhubungan dengan masalah yang dibahas, dipaparkan, disistematiskan, kemudian dianalisis untuk menginterpretasikan hukum yang berlaku. Dengan cara membaca, mempelajari dan menganalisis berbagai data sekunder yang terkait dengan obyek penelitian⁹.

e. Teknik Analisa

Pengolahan data menggunakan metode diskriptif analisis, artinya data yang dipergunakan adalah pendekatan kualitatif terhadap data primer dan data sekunder. Diskriptif tersebut, meliputi isi dan struktur hukum positif, yaitu suatu kegiatan yang dilakukan oleh penulis untuk menentukan isi atau makna aturan hukum yang dijadikan rujukan dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang menjadi obyek kajian¹⁰.

⁸Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta, 1986, Halaman 51

⁹Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta, 1986, Halaman 11.

¹⁰Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta, 1986, Halaman 50.

Pengkajian diskriptif analisis digunakan untuk menelaah konsep-konsep yang mencakup pengertian-pengertian hukum, norma-norma hukum dan sistem hukum yang berkaitan dengan penelitian ini. Hal ini sangat berkaitan dengan tugas ilmu hukum normatif yaitu untuk menelaah, mensistemasi, menginterpretasikan, dan mengevaluasi hukum positif yang berlaku bagi pengkajian tentang pokok masalah.

f. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan tugas akhir ini adalah :

Bab I Pendahuluan. Yang berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penulisan, manfaat penelitian, kajian pustaka (meliputi tentang pengertian angkutan umum, perizinan angkutan umum, perijinan usaha angkutan, perijinan penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, pengertian pengemudi dan penumpang, serta penentuan tarifnya), metode penelitian (meliputi tentang jenis penelitian, pendekatan masalah, sumber bahan hukum, metode pengumpulan dan pengolahan bahan hukum, teknik analisa, dan sistematika penulisan).

BAB II Perijinan Pengadaan Angkutan Umum (Orang) Dalam Trayek. Dalam bab ini dibahas mengenai prosedur pengurusan perijinan pengadaan angkutan umum (orang) dalam trayek menurut aturan-aturan yang berlaku di kota Surabaya dan bentuk pelanggaran / penyalahgunaan perijinan pengadaan angkutan umum dalam trayek.

BAB III Pertanggung Jawaban Pelaku Terhadap Pelanggaran / Penyalahgunaan Perijinan Pengadaan Angkutan Umum Dalam Trayek. Dalam bab ini dijelaskan tentang aturan hukum tentang perijinan pengadaan angkutan umum (orang) dalam trayek (menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009) dan sanksi-sanksi bagi pelaku pelanggaran / penyalahgunaan aturan tersebut.

BAB IV Penutup. Bab ini memuat kesimpulan dari seluruh bab yang telah dibahas dan saran-saran dari peneliti terhadap hasil penelitian.